

07.06.2022

Eduskunnan talousvaliokunnalle

Asia: HE 85/2022 vp Hallituksen esitys eduskunnalle laiksi uusiutuvien polttoaineiden käytön edistämisestä liikenteessä annetun lain 5 §:n muuttamisesta ja 5 b §:n väliaikaisesta muuttamisesta

https://www.eduskunta.fi/FI/vaski/KasittelytiedotValtiopaivaasia/Sivut/HE_85+2022.asp
[X](#)

Eduskunnan talousvaliokunnan pyydettyä kirjallista asiantuntijalausuntoa otsikon asiassa esittää Neste Oyj seuraavaa:

Jakeluvelvoite on ennustettava ja tehokas keino liikenteen päästöjen vähentämiseksi

Kohonneet polttoaineiden hinnat ovat aiheuttaneet ymmärrettävää huolta niin kuluttajien kuin elinkeinoelämän piirissä. Samaan aikaan Suomen hallituksen tavoitteena on puolittaa tieliikenteen päästöt vuoteen 2030 mennessä. EU:n 55-valmiuspaketin myötä Suomen taakanjakosektorin (mm. liikenne, maatalous, jätehuolto) päästövähennysvelvoite nousee 50 prosenttiin vuoteen 2030 mennessä (nyt 39%).

Muun muassa keskipitkän aikavälin ilmastosuunnitelmassa (KAISU) liikenteen uusiutuvien polttoaineiden jakeluvelvoitetta pidetään välttämättömänä ja merkittävänä keinona päästöjen vähentämisessä kansallisiin ja EU-tason tavoitteisiin pääsemiseksi. Taakanjakosektorilla jäsenmaat noudattavat sitovaa vuosittaista päästövähennyspolkua, joten kyse ei ole ainoastaan vuoden 2030 tavoitteesta.

Jakeluvelvoite on tärkeä osa Suomen ilmasto- ja biopolttoainepolitiikkaa

Jakeluvelvoitelaki on säädetty lakiin aina pitkäjänteisesti, vuosikymmeneksi kerralla, ensin vuodesta 2010 vuoteen 2020, ja nykyisen lainsäädännön mukaan vuoteen 2030 asti. Tämä on luonut erittäin ennustettavan ja vakaan toimintaympäristön investoinneille ja T&K&I toiminnalle, ja siten tehnyt Suomesta edelläkävijän kestävien biopolttoaineiden kehityksessä ja tuotannossa.

Keskipitkän aikavälin ilmastosuunnitelmassa jakeluvelvoitetta korotettiin 30 prosentista 34 prosenttiin, koska jakeluvelvoitteeseen sisällytettiin myös biokaasu ja sähköpolttoaineet. Pidämme hyvänä sitä, että hallitus piti kiinni tästä päätöksestä, ja että vuosina 2022 ja 2023 menetetyt päästövähennemät katetaan jakeluvelvoitteen korotuksilla myöhempinä vuosina. Kannatamme myös jakeluvelvoitteen ylittämistä koskevan sääntelyn lieventämistä väliaikaisesti vuosien 2022 ja 2023 osalta.

On kuitenkin todettava, että jakeluvelvoitteen alentaminen heikentää luottamusta jakeluvelvoitteen ja velvoitetasojen pysyvyyteen ja siten kasvattaa alan investointiepävarmuutta. Suomi on ollut Ruotsin ja Norjan ohella johtavia maita kunnianhimoisten ilmastotavoitteiden ja jakeluvelvoitteiden asettamisessa. Jakeluvelvoitteen väliaikainenkin alentaminen Suomessa antaa kyseenalaisen signaalin juuri, kun EU:n 55-valmiuspaketin lakiesityksistä käydään neuvotteluja EU:n toimielimien puitteissa.

Jakeluvelvoitteen alentaminen aiheuttaa myös epätoivottuja välillisiä vaikutuksia ns. keskitisleiden tuotantoon (esim. dieselöljy) ja hankintaan. Biokomponenttien ja tarvittavien syöttöaineiden käyttö jalostamolla suunnitellaan hyvissä ajoin, ja siksi velvoitteen pienentäminen kesken vuotta aiheuttaa painetta korvaavien fossiilisten syöttöaineiden hankintaan hankalassa markkinatilanteessa. Ukrainan sodan seurauksena muusta kuin venäläisestä raakaöljystä tehdystä dieselistä tai Venäjällä jalostetusta dieselistä on kova kysyntä, mikä vaikeuttaa entisestäänkin tulevaisuuden pumppuhintojen ennakkointia. .

Suomen ajoneuvokanta uudistuu hitaasti - vähähiilisiä polttoaineita tarvitaan

Suomen ajoneuvokannan hidas uudistuminen on tosiasia. Henkilöautojen keskimääräisen romutusiän ollessa n. 22 vuotta, tänä vuonna ostettu auto voi olla liikenteessä vielä vielä vuonna 2044. Samanaikaisesti uusien henkilöautojen ensirekisteröintien määrä on ainakin hetkellisesti vähentynyt, joten ajoneuvojen keski-ikä on kasvusuunnassa. Olemassa olevan autokannan päästövähennyksiin ainoa nopea vaihtoehto on uusiutuvien polttoaineiden käyttö.

Erityisesti raskaalla liikenteellä on rajoitetusti mahdollisuuksia valita vaihtoehtoisia käyttövoimia. Biokaasu ja uusiutuva diesel ovat ne todennäköisimmät käyttövoimavaihtoehdot, joilla raskaan liikenteen päästöjä vähennetään vielä tulevinakin vuosina - sillä erotuksella että biokaasu vaatii uutta moottoriteknologiaa, kun taas uusiutuva diesel sopii suoraan nykyisiin ajoneuvoihin.

Kunnioitavasti,

Mattias Hellström

Yhteiskuntasuhdepäällikkö

Neste Oyj